Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8077**

16. Wahlperiode 13. 02. 2008

Antrag

der Abgeordneten Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, Horst Meierhofer, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Dr. Konrad Schily, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Naturschutz praxisorientiert voranbringen – Entwicklung der Wildtiere in Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Alle Bemühungen zum Schutz der Wildtiere in Deutschland sind dem Einfluss widerstreitender politischer Ziele ausgesetzt. Nachhaltige Fortschritte sind nur dann zu erringen, wenn ein sachgerechtes Abwägen von Natur- und Wildtierschutz auf der einen Seite und insbesondere den verkehrspolitischen Anforderungen und Notwendigkeiten auf der anderen Seite gewährleistet ist.

- Einerseits muss der Ausbau der Infrastruktur in Deutschland nachhaltig vorangetrieben werden, denn der Verkehr in Deutschland wird in den kommenden zwanzig Jahren weiter deutlich zunehmen. Investitionspläne müssen im Hinblick auf die wirtschaftliche internationale Konkurrenz beschleunigt werden. Dies gilt für alle Verkehrsträger, besonders aber für die Straße. Im motorisierten Personenverkehr wird die Verkehrsleistung auf der Straße um bis zu 20 Prozent ansteigen. Im Güterverkehr wird die Tonnage um rund 50 Prozent ansteigen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden berufs- und freizeitbedingt weiter wachsen. Die Entwicklung der Wirtschaft setzt einen leistungsfähigen Güterverkehr voraus. Die Bundesverkehrswegeplanung muss auf diese Entwicklungen reagieren. Der aktuelle Verkehrswegeplan geht von Verkehrsleistungen bis zum Jahr 2015 aus, die bereits jetzt weitgehend erreicht sind. Erneut wurde bei den Planungen die Verkehrsnachfrage deutlich unterschätzt. Eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans ab dem Jahr 2009 ist bereits jetzt in der Vorbereitung.
- Andererseits steht die notwendige Weiterentwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur durch Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Straße und Schiene in einem unvermeidlichen Konflikt mit Anforderungen des Natur- und Wildtierschutzes, den nicht zuletzt die europäischen Vorgaben im Zusammen-

hang mit der FFH-Richtlinie begründen. Diese verlangen zusammenhängende, geschützte Gebiete, welche die meist voneinander abgeschnittenen Lebensräume von Tieren und Pflanzen verbinden, um deren Ausbreitung zu fördern und ein Fortschreiten der genetischen Verarmung der Populationen zu verhindern. Wird der mit Verkehrsprojekten in der Regel verbundene Effekt einer „Landschaftszerschneidung“ vor diesem Hintergrund nicht berücksichtigt, werden Erfolge bei der Wiederansiedlung bzw. Populationsstärkung von Wildkatze, Luchs und Wolf, Elch und Rotwild, Biber und Fischotter von vornherein konterkariert.

Dieser Problematik nicht hinreichend Beachtung zu schenken ist ein Versäumnis, das einen erfolgreichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch zeitraubende und kostspielige Auseinandersetzungen in gleicher Weise behindert wie es einem ökologisch effektiven und perspektivisch ganzheitlichen Natur- und Wildtierschutz im Wege steht.

Sachgerechte Lösungen können demnach nur verwirklicht werden, wenn das vorhandene Instrumentarium sinnvoll und mit verantwortungsvollem Blick auf das Ganze angewandt wird. Die Bewertung neuer Verkehrsprojekte in isolierter Einzelbetrachtung droht diesen Blick zu verstellen: Einerseits können ökologische Gefahren für den Wildtierschutz vernachlässigt werden, die sich aus der Vielzahl einzelner Projekte in der Summe ergeben. Andererseits werden mit Hilfe aufwendiger gerichtlicher Auseinandersetzungen mitunter naturschutzbezogene Kompensationsleistungen eingefordert, die für den Projektträger zwar kostspielig sind, deren ökologische Vorteilhaftigkeit jedoch nicht immer über jeden Zweifel erhaben ist – zumal dann nicht, wenn Wildtierpopulationen davon profitieren sollen, erfordern diese doch in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland eine integrierte Entwicklung der Tierbestände. Viele der großen Wildtierarten haben ein ausgeprägtes Wanderverhalten und benötigen deshalb einen weitläufigen Lebensraum und eine Mindestpopulation, um gesund zu überleben. Räumlich nur isoliert wirkende Ersatzmaßnahmen ignorieren dieses Erfordernis und gehen damit über den Zielkontext von FFH-Richtlinie und Natura 2000 hinweg. In diesem Zusammenhang ist auch die Forderung des Sachverständigenrats für Umweltfragen aus dem Jahr 2002 nach einem „Bundeslandschaftskonzept“ zu sehen, um national bedeutsame Naturschutzbelange in andere Politikfelder auf Bundesebene zu integrieren, beispielsweise bei der Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung.

Es gilt demnach, von vornherein flexible und ganzheitliche Lösungskonzepte in den Mittelpunkt eines Interessenausgleichs zu stellen. Ein in diesem Sinne strategisches Vorgehen ist auch mit Blick auf die Entwicklung der Wildtierpopulationen in Deutschland hilfreich. Im Erfolgsfall ließe sich ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit ökologischen Verbesserungen des Biotopverbundes verbinden und beide Zielsetzungen sich in ihrem Fortgang beschleunigen. Der Autobahnausbau bei gleichzeitigem Bau von Wildbrücken an der A7 im Harzvorland ist dafür ein Beispiel. Es geht darum, die Artenvielfalt in Deutschland zu erhöhen und die natürlichen Gleichgewichte zu stützen und zugleich konzeptionell und beim Einsatz der Steuerungsinstrumente zu berücksichtigen, dass eine leistungsfähige Infrastruktur, insbesondere gut ausgebaute Verkehrswege, für die positive Entwicklung unserer Volkswirtschaft und für Wohlstand und Lebensqualität in Deutschland unverzichtbar sind. Diese Notwendigkeiten müssen in Einklang gebracht werden mit dem Schutz der Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen.

Eine starke Zunahme der Wildtierpopulation mit steigendem Wanderungsdruck ohne entsprechende Managementmaßnahmen würde zwangsläufig zu weiteren Konfrontationen mit den Menschen, zu sinkender Akzeptanz sowie zu Konflikten mit anderen Nutzungen und zu Verkehrsgefährdungen führen. Es müssen Entwicklungspotenziale sowohl für den Infrastrukturausbau als auch für den

Artenschutz gleichermaßen aufgezeigt werden. Gerade hier geht es konkret um Naturschutz mit den Menschen. Insbesondere bei den naturschutzbezogenen Ausgleichsmaßnahmen gilt es, die starre Fixierung auf die quantitative Ausweitung von Naturschutzflächen zu überwinden, indem verstärkt Ersatzgelder als Kompensation akzeptiert und dafür verwendet werden, qualitative ökologische Verbesserungen zu erreichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einvernehmlich mit den Ländern darauf hinzuwirken, dass

1. zum Schutz einzelner bedrohter Arten, zur Sicherung der Wildtierlebensräume und zur Erhaltung und Stärkung der biologische Vielfalt insgesamt

   a) die Wirkung der vorhandenen Verkehrs- und Siedlungsinfrastruktur auf die Ziele einer Erhaltung und Stärkung von Wildtierpopulationen obligatorisch berücksichtigt wird,

   b) Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Lebensräume eingeleitet sowie Schutzgebiete und Verbundflächen zur Stabilisierung der bestehenden Wildtierpopulationen geschaffen werden,

   c) die Sicherung und Entwicklung von Verbundräumen bzw. Funktionsräumen zwischen diesen noch vorhandenen Gebieten gewährleistet und die Wiederherstellung der Durchlässigkeit der Landschaft als Grundlage für die Ausbreitung der Arten angestrebt wird,

   d) zukünftig im Rahmen der „Strategischen Umweltprüfung“ im Raumordnungsplan eine Biotopverbundplanung als Standard integriert werden,

   e) die erforderlichen Maßnahmen zur Wiedervernetzung und Mortalitätsminderung in ein effizientes Konzept zur Erhaltung der gesamten biologischen Vielfalt integriert werden,

   f) eine flexible Handhabung der in Deutschland vorherrschenden Rotwildgebiete und der entsprechenden Abschusspraxis außerhalb dieser Gebiete vereinbart wird, um ökologisch sachgerechte Weiterentwicklungen zu erreichen, und

   g) Aktivitäten zur Förderung der gesellschaftlichen Unterstützung und ein handlungsorientiertes Lernen sowohl im Bildungsbereich als auch in allen anderen Lebensbereichen initiiert werden;

2. die Unternehmen der Land- und Fortwirtschaft im Sinne einer nachhaltigen Naturschutzpolitik aktiviert und die Erfahrungen, Kenntnisse und Möglichkeiten dieser Wirtschaftsbereiche für eine integrierte Entwicklung der Wildtiere genutzt werden, damit eine konkurrenzfähige Landwirtschaft und Naturschutz in der Fläche parallel stattfinden können. Dies soll erreicht werden, indem

   a) die Reduzierung der Flächenstilllegung bei gleichzeitig wachsender Flächenkonkurrenz durch ein integriertes Flächenmanagement ausgeglichen wird,

   b) der Anteil der naturschutzfachlich optimierten Ackerbrachen und Stilllegungsflächen durch entsprechende Agrarumweltmaßnahmen wieder erhöht wird und für einen tragfähigen Ausgleich der Mittelkürzung für die ländliche Entwicklungspolitik gesorgt wird,

   c) die Bereitstellung von großen, unzerschnittenen und reich strukturierten Waldlandschaften aktiv unterstützt wird und ein auf die Schaffung möglichst kleinflächiger Habitatstrukturen ausgerichteter Waldbau aktiv angeregt wird, indem insbesondere auch Ersatzgelder dafür verwendet

werden, in diesem Sinne qualitative ökologische Verbesserungen zu erreichen,

d) eine gezielte und flexible Lenkung der Wildtiere ermöglicht wird, um land- und forstwirtschaftliche Schäden zu minimieren, und

e) die teilweise erheblichen Wildschäden im Wald und in der Agrarlandschaft angemessen entschädigt werden;

3. im Rahmen der Raumordnung und Landschaftsplanung verbesserte Voraussetzungen für die integrierte Entwicklung der Wildtiere geschaffen werden. Dabei soll

   a) das derzeit bestehende Planungsinstrumentarium im Raumordnungsverfahren zur Vermeidung weiterer Zerschneidungseffekte eingesetzt werden,

   b) geprüft werden, wie die Funktion noch vorhandener und wieder herzustellender Verbindungsflächen raumordnerisch gesichert werden kann,

   c) im Rahmen der Raumordnungspläne eine Festlegung zur Raumstruktur vorgenommen werden, wie etwa Freiräume zur Sicherung des Biotopverbundes, insbesondere im Zusammenhang mit Querungshilfen an Verkehrswegen. Wildtierkorridore und für Wildtiere wichtige Naturräume sollten in die Raumordnungspläne aufgenommen werden.

   d) ein Raumordnungsplan zukünftig einer „Strategischen Umweltprüfung" unterzogen werden und Biotopverbundplanungen als Standard integriert werden,

   e) im Zuge der Erarbeitung einer Richtlinie zur landschaftspflegerischen Begleitplanung im Bundesfernstraßenbau die Bedeutung eines übergeordneten Wildtierschutzes berücksichtigt werden,

   f) zur Stärkung des Biotopverbundes die Eingriffsregelung großzügiger gestaltet werden, um naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen durch flexible Mechanismen (Flächen- und Maßnahmenpool) in den besonders wertvollen Tierwanderkorridoren zu konzentrieren, und

   g) haushaltsrechtlich und genehmigungstechnisch die Voraussetzung für Bauwerke zur Unterstützung der Wildtierwanderung geschaffen werden;

4. im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und -technik Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen berücksichtigt werden, und zum Schutz der biologischen Vielfalt

   a) die Überwindbarkeit von technischen Barrieren im Einzelfall gewährleistet wird,

   b) Möglichkeiten der Wiedervernetzung im bestehenden Verkehrsnetz untersucht werden,

   c) bewährte Querungshilfen für Wildtiere als Bestandteil von Verkehrswegeplanungen berücksichtigt werden,

   d) bestehende Brücken- und Durchlassbauwerke auf die Möglichkeit der Verbesserung der Passierbarkeit durch Wildtiere geprüft und im Rahmen von notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen diese umgesetzt werden,

   e) bei der ökonomischen Beurteilung von Maßnahmen zum Wildtierschutz auch die volkswirtschaftlichen Kosten berücksichtigt werden, welche im Zuge einer Behebung der Schäden an der Straßeninfrastruktur und durch wildunfallbedingte Straßensperrungen entstehen (Reisezeitverluste),

f) bei der Aufstellung des kommenden Bundesverkehrswegeplans zur Vorbereitung einer strategischen Umweltprüfung die naturschutzfachlichen Erkenntnisse der Bundesländer berücksichtigt werden,

g) zur Vermeidung von Wildunfällen deutliche Verbesserungen erreicht werden bei der Förderung der Entwicklung und Anwendung technischer und verkehrstechnischer Maßnahmen (z. B. Nachtsichteinrichtungen, elektronische Wildwarnanlagen, Wildwechselinformationen über Navigationssysteme, temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen),

h) weitere Untersuchungen zum Einsatz passiver Schutzmaßnahmen durchgeführt werden (u. a. Duftzäune, Wildwarnreflektoren und Wildäcker);

5. eine verlässliche Datengrundlage zur Bewertung der Wildunfallzahlen und zur sachlichen Fundierung von Entscheidungen zur integrierten Entwicklung der Wildtiere geschaffen wird. Dazu

a) muss ein Abgleich der Wildunfallstatistik mit den Verkehrsbehörden der Länder, der Polizei, den Jagdbehörden und dem Gesamtverband der Deutschen Versicher (GDV) erfolgen.

b) müssen bei der Bewertung von Wildunfallzahlen und der Erarbeitung von Maßnahmen und Plänen zur Entwicklung und Steuerung der Wildtierbestände auch die betroffenen Strecken in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn vollständig einbezogen werden.

Berlin, den 12. Februar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Das Ziel in der Infrastrukturpolitik muss sein, die Mobilität von Menschen und Gütern in Deutschland zu sichern. Mobilität stärkt Freiheit und Eigenverantwortlichkeit der Bürger, gerade in Zeiten notwendiger Flexibilität auf dem Arbeitsmarkt. Gleichzeitig ist Mobilität Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand. Deutschlands Verkehrsinfrastruktur muss darum ausgebaut werden. Die Bürgerinnen und Bürger sind es Leid im Stau zu stehen. Sie ärgern sich über unzureichende Angebote im Schienenpersonenverkehr und es herrscht ein gesellschaftlicher Konsens darüber, den Güterverkehr soweit wie möglich auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Dafür bedarf es jedoch einer Ertüchtigung des Schienennetzes, denn auch der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen und wird auch zukünftig weiter zu legen. Das gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr. Der Schienenverkehr hat im Jahr 2007 erstmals die 100 Mrd.-Tonnenkilometer-Marke überschritten. Die Transportnachfrage entwickelt sich weiterhin positiv. Bis zum Jahr 2015 ist ein starker Anstieg der Verkehre insbesondere auf den Hauptkorridoren zu erwarten. Im Güterbereich betrifft dies den stark zunehmenden Seehafenhinterlandverkehr und die Zulaufstrecken für den Alpentransit. Deutschland ist heute Verkehrsdrehscheibe in Europa. Schon jetzt stößt die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur an ihre Grenzen; weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen sind unverzichtbar.

Auf der anderen Seite haben wachsende Populationszahlen mit dem dazu notwendigen steigenden Flächenbedarf in Verbindung mit einem ungebrochenen Trend zum Flächenverbrauch bzw. der Flächenzerschneidung für Verkehrs- und Siedlungsprojekte negative ökologische Konsequenzen, unter anderem auch für

die Wildtiere. Nimmt man Projekte der Wiederansiedlung ernst, darf die Zerschneidung und Beanspruchung der Landschaft in Deutschland nicht fortschreiten, ohne dass die Durchlässigkeit großzügiger Wanderkorridore gewährleistet ist. So hat das Bundesamt für Naturschutz (BfN) bereits im Mai 2004 gemeinsam mit dem Deutschen Jagdschutz-Verband (DJV) mit dem Abschlussbericht „Lebensraumkorridore für Mensch und Natur" festgestellt: „Flächeninanspruchnahme und damit einhergehende Zerstückelung von Biotopen und Landschaften durch verschiedenste menschliche Tätigkeiten führen zu einer immer stärkeren Trennung und Verkleinerung der Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen. Infolgedessen verschlechtern sich die Lebensbedingungen so sehr, das zahlreiche Arten auf wenige Restflächen zurückgedrängt werden oder ganz aussterben." Die Zahl der bedrohten Arten auf der Roten Liste ist auch in Deutschland weiter angewachsen, und die Mehrheit der nach FFH-Richtlinie zu schützenden Lebensraumtypen und Arten befinden sich in einem schlechten oder unzureichenden Zustand.

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP mit dem Titel „Situation und Entwicklung der Wildtiere in Deutschland" (Bundestagsdrucksache 16/6674) geht hervor, dass es erhebliche Probleme mit dem Bestand und der Entwicklung der Wildtierarten gibt. So ist etwa die Wildkatze in Deutschland nur noch in Splittervorkommen verbreitet und vor allem durch den Straßenverkehr gefährdet. Die Auswilderung des Luchses wird als problematisch bewertet, da der Lebensraum begrenzt ist und eine Kommunikation mit anderen Populationen eher unwahrscheinlich ist. Hinsichtlich der Elche muss zukünftig mit häufigeren Zuwanderungen nach Deutschland gerechnet werden, woraus sich erhöhte Gefährdungen für den Straßenverkehr ergeben. Vorkommen des Rotwilds werden als teilweise stark „verinselt" eingestuft. Für alle genannten Arten ist die zunehmende Lebensraumzerschneidung ein erhebliches Problem. Verschärfend kommt hinzu, dass bei Wolf, Luchs und Bär im Rahmen der natürlichen Ausbreitung mit weiteren Zuwanderungen aus den benachbarten Ländern zu rechnen ist. Wie beim Elch ist dabei teilweise mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen.

Durch ein nationales Programm zur Aufhebung von Barrierewirkungen muss es den Tieren zukünftig wieder ermöglicht werden, ihren natürlichen Wanderungswegen zu folgen. Ein Austausch zwischen den Populationen muss möglich sein. Das Bundesnaturschutzgesetz verlangt die Schaffung eines Netzes verbundener Lebensräume (§ 3 – „Biotopverbund"), das mindestens 10 Prozent der Landesfläche umfassen soll. Ausreichende Rechtsgrundlagen ergeben sich darüber hinaus aus der FFH-Richtlinie und den allgemeinen Grundsätzen des Naturschutzes im Bundesnaturschutzgesetz.

Aus der Antwort zur vorgenannten Drucksache wird ferner deutlich, dass die Bundesregierung nicht über die notwendigen Erkenntnisse zu Wildunfällen verfügt, um zu den Konflikten mit dem Straßenverkehr sachkundige und belastbare Aussagen zu machen. Der DJV geht jährlich von einer halben Million getöteter Wildtiere im Straßenverkehr aus und damit von ebenso vielen potenziellen Unfallereignissen. Der DJV gibt für das Jahr 2007 die Anzahl der Wildunfälle mit Rehwild, Wildschweinen und Rotwild in Deutschland mit 220 000 an. Grundlage sind die Fallwildzahlen der Jagdbehörden. Die Bundesregierung weist in ihrer Statistik demgegenüber lediglich gesicherte 2 712 Wildunfälle (mit Personenschaden) aus und verweist im Übrigen auf eine Dunkelziffer von jährlich rund 1,8 Millionen Unfällen mit leichten Schäden und auf den darin enthaltenen unbekannten Anteil an Wildunfällen. Der Gesamtverband Deutscher Versicherer (GDV) hat für das Jahr 2006 allein für den Bereich der jagdbaren Wildtiere eine Schadenssumme auf Seiten der Verkehrsteilnehmer in Höhe von 447 Mio. Euro festgestellt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333